










**Profile containing an airbag**

**Patent number:** EP0734914  
**Publication date:** 1996-10-02  
**Inventor:** DEDE CARSTEN DIPL-ING (DE); BRANSKI THOMAS B (US)  
**Applicant:** VAW VER ALUMINIUM WERKE AG (DE)  
**Classification:**  
- international: **B60R21/20; B60R21/045; B60R21/20; B60R21/04;**  
(IPC1-7): B60R21/20; F16F7/12  
- european: B60R21/20D2  
**Application number:** EP19960101802 19960208  
**Priority number(s):** DE19951012378 19950401

**Also published as:**

 US5775723 (A1);  
 BR9601185 (A)  
 EP0734914 (B1)  
 DE19512378 (C)

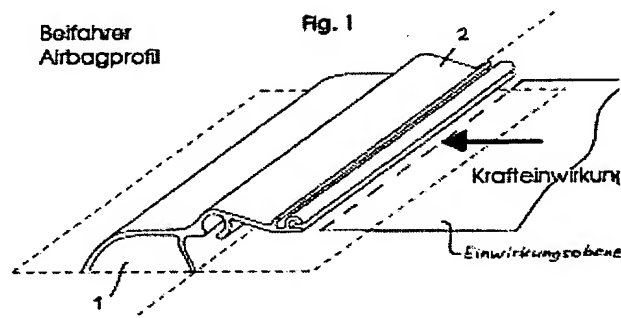
**Cited documents:**

 US5342082  
 GB2265337  
 DE4016681  
 WO9114110  
 US5482313  
more >>

**Report a data error he**

**Abstract of EP0734914**

Air bag accommodation profile in which the strength of at least one of the extended profiled shanks (2) is locally reduced in the region between the generator support (1) and the cockpit by heat treatment of the material structure. The extent of the heat treated zone in the shank amounts to 3 to 4 mm. A recrystallised structure prevails in the heat treated zone.



Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

**EP 0 734 914 A1**

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:  
02.10.1996 Patentblatt 1996/40

(51) Int. Cl.<sup>6</sup>: B60R 21/20, F16F 7/12

(21) Anmeldenummer: 96101802.5

(22) Anmeldetag: 08.02.1996

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
DE ES FR GB IT

• Branski, Thomas B.  
Glendale, AZ 85310 (US)

(30) Priorität: 01.04.1995 DE 19512378

(74) Vertreter: Müller-Wolff, Thomas, Dipl.-Ing. et al  
HARWARDT NEUMANN  
Patent- und Rechtsanwälte,  
Brandstrasse 10  
53721 Siegburg (DE)

(71) Anmelder: VAW Aluminium AG  
D-53117 Bonn (DE)

(72) Erfinder:  
• Dede, Carsten, Dipl.-Ing.  
D-53332 Roisdorf (DE)

### (54) Airbagaufnahmeprofil

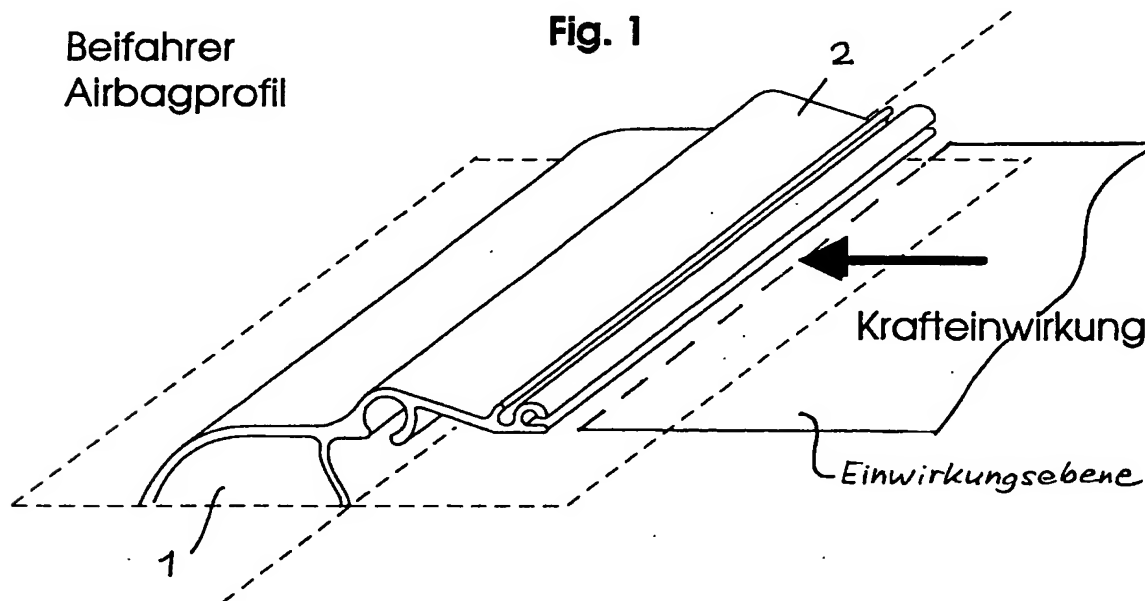
(57) Airbagaufnahmeprofil, bestehend aus einem Gehäuseteil mit mindestens zwei Profilschenkeln, das in ein Cockpit integriert ist und einen Airbag sowie einen Generatorträger aufnimmt. Hierfür war eine technisch einfache aber hochwirksame Ausbildung des Profiles zu entwickeln, so daß unter den räumlich begrenzten Verhältnissen im Falle des Nichtauslösens eines Airbags

ein optimierter Insassenschutz gewährleistet werden kann.

Dies wird dadurch erreicht, daß das Airbagaufnahmeprofil an mindestens einem der Profilschenkel 2 im Bereich zwischen Generatorträger 1 und Cockpit ein vergrößertes Stoßabsorptionsvermögen aufweist.

Beifahrer  
Airbagprofil

Fig. 1



## Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Airbagaufnahmeprofil, bestehend aus einem Gehäuseteil mit mindestens zwei Profilschenkeln, das in ein Cockpit integriert ist und einen Airbag sowie einen Generatorträger aufnimmt, wobei die Profilschenkel zur Vergrößerung des Stoßabsorptionsvermögens leicht deformierbar sind.

Ein Airbagaufnahmeprofil der eingangs genannten Art ist aus der US 5,342,082 bekannt. Die Vergrößerung des Stoßabsorptionsvermögens wird danach durch eine gewellte Ausbildung von Teilbereichen der Profilschenkel oder durch Perforationen erreicht.

Zur Optimierung des Insassenschutzes ist es notwendig, eine Verformung des Profilschenkels zu ermöglichen.

Diese Maßnahmen sind insbesondere relevant bei einer Nichtbenutzung des Anschnallgurtes und bei einer Verzögerung des Aufpralls, die unterhalb der Auslösegeschwindigkeit des Airbagsystems liegt. Wegen der vorliegenden geometrischen Grenzabmaße im Armaturenbereich stehen nur geringe räumliche und stoffliche Variationsmöglichkeiten zur Verfügung.

Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist es, unter den erwähnten räumlich begrenzten Verhältnissen eine technisch einfache aber hochwirksame Ausbildung eines Airbagaufnahmeprofiles vorzuschlagen, das im Falle des Nichtauslösens eines Airbags einen optimierten Insassenschutz gewährleistet.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die in den Patentansprüchen angegebenen Merkmale gelöst. Bei einer gezielten Schwächung oder Deformation der Profilschenkel durch eine thermische Behandlung kann das Stoßabsorptionsvermögen des Airbaggehäuses verbessert werden, ohne daß die Funktion des Airbags im Gebrauchsfalle eingeschränkt ist.

Im Folgenden wird die Erfindung anhand von drei Ausführungsbeispielen näher erläutert. Es zeigen:

Figur 1 Perspektivische Darstellung der Einbausituation für einen Beifahrer-Airbagprofil;

Figur 2 Ausschnitt einer Detailprofilkante nach Fig. 1 mit einer Wärmeeinflußzone.

In Figur 1 ist die obere Hälfte eines Airbagaufnahmeprofiles perspektivisch dargestellt. Man erkennt eine Detailprofilkante des Airbagaufnahmeprofiles, bestehend aus einem Gehäuseteil mit mindestens zwei Schenkeln, wobei der untere Profilschenkel unterhalb der gestrichelten Schnittebene nicht dargestellt ist. Zur weiteren üblichen Gestaltung des Airbagaufnahmeprofiles wird auf die US 5, 342, 082 verwiesen.

Der Profilschenkel 2 ist in Figur 2 in vergrößerter Form dargestellt.

Die erfindungsgemäße Methode, um das Stoßabsorptionsvermögen zu verbessern, besteht darin, eine Festigkeitsänderung durch Glühen, entweder induktiv oder mittels handelsüblicher Brenner, durchzuführen.

Dadurch wird eine Wärmeeinflußzone geschaffen, in der ein rekristallisiertes Gefüge vorliegt, das sich leichter verformen läßt.

Beispielsweise läßt sich für eine AlMgSi-Legierung eine Wärmeeinflußzone mit einer Ausdehnung von 3-4 mm dadurch erreichen, daß der Verbindungsschenkel 2 mit einem Induktor auf eine Temperatur von 420°C für 30 sek. gebracht wird und danach langsam abgekühlt wird. Das damit erzielte rekristallisierte Gefüge erweist sich als besonders stoßabsorptionsfreudig, wobei die äußere Kontur des Airbagaufnahmeprofiles unverändert bleiben konnte (Siehe Figur 2).

Durch die erfindungsgemäße Ausbildung einer Wärmeeinflußzone wird beim Stauchen der Profilschenkel eine erhöhte Kraftaufnahme ermöglicht, d.h. ein überlicherweise in Kraftrichtung/Stoßrichtung verlaufender Profilschenkel wird so gestaltet, daß die Kraft in mehreren "Einwirkebenen" aufgenommen wird. "Einwirkebenen" sind die Gestaltungsebenen des oder der Profilschenkel (siehe Figur 1).

Die genannte Maßnahme führt beim Nichtauslösen des Airbags dazu, daß eine in Richtung der Profilschenkel auf das Aufnahmeprofil einwirkende Kraft abgelenkt und die dabei auftretende Energie in Verformungsenergie umgesetzt werden kann. Somit lassen sich durch thermische Beeinflussung und durch konstruktive Gestaltung eine deformierbare Profilzone schaffen, die bei Nichtbenutzung des Gurtes oder unterhalb der Auslösegeschwindigkeit des Airbagsystems als vollwirksamer Insassenschutz dienen können. Die Forderung nach ausreichender Festigkeit bei Montage und Einbau sowie bei einer Deformation im Benutzungsfall des Airbags werden ebenso erfüllt wie die bauseitig vorhandenen Anforderungen hinsichtlich der geometrischen Grenzabmessungen.

## Patentansprüche

1. Airbagaufnahmeprofil, bestehend aus einem Gehäuseteil mit mindestens zwei Profilschenkeln, das in ein Cockpit integriert ist und einen Airbag sowie einen Generatorträger aufnimmt, dadurch gekennzeichnet, daß das Stoßabsorptionsvermögen mindestens von einem der Profilschenkel (2) im Bereich zwischen Generatorträger (1) und Cockpit vergrößert ist.
2. Airbagaufnahmeprofil nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Widerstandsmoment mindestens eines der Profilschenkel (2) reduziert ist.
3. Airbagaufnahmeprofil nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Festigkeit mindestens eines der Profilschenkel (2) lokal reduziert ist.

4. Airbagaufnahmeprofil nach Anspruch 1,  
dadurch gekennzeichnet,  
daß der oder die Profilschenkel (2) in einer zur  
Stoßrichtung senkrechten Ebene in ihrer Formge-  
bung verändert sind. 5
5. Airbagaufnahmeprofil nach Anspruch 1,  
dadurch gekennzeichnet,  
daß die Wandstärke des oder der Profilschenkel (2)  
lokal reduziert ist. 10
6. Airbagaufnahmeprofil nach Anspruch 1,  
dadurch gekennzeichnet,  
daß das Gefüge mindestens eines der Profilschen-  
kel thermisch behandelt ist. 15
7. Airbagaufnahmeprofil nach Anspruch 1,  
dadurch gekennzeichnet,  
daß mindestens einer der Profilschenkel (2) so  
gestaltet ist, daß er beim Aufprall faltenartigen ver-  
formt wird. 20

25

30

35

40

45

50

55

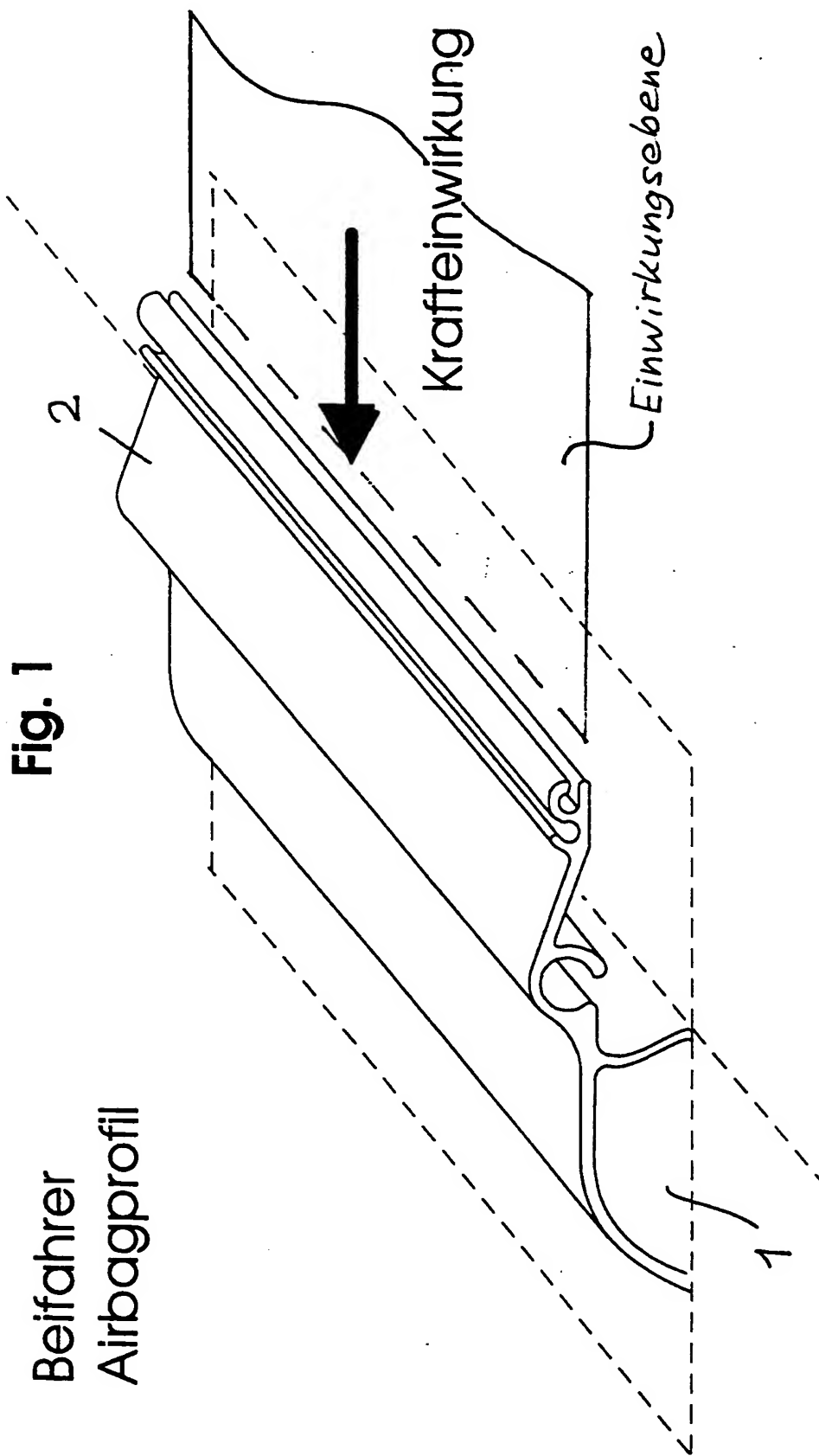
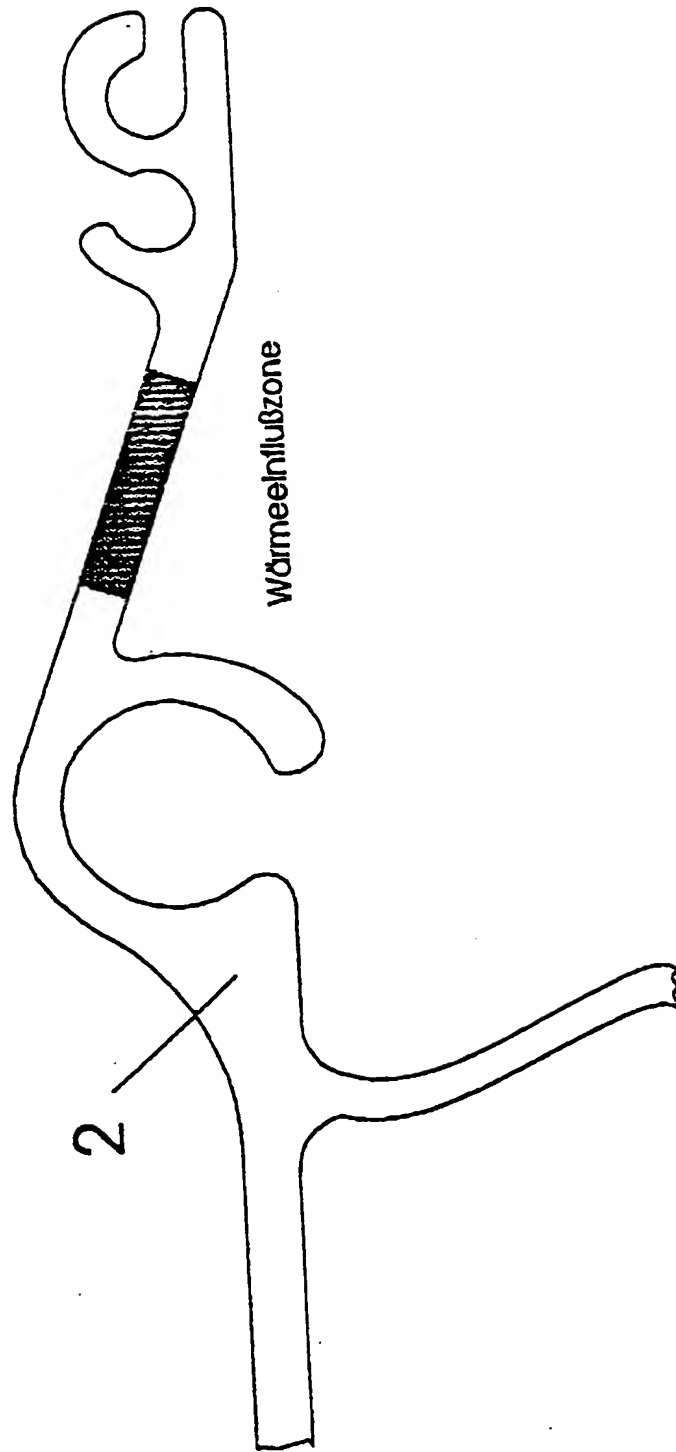


Fig. 1

Beifahrer  
Airbagprofil

**Fig. 2**

Festigkeitsänderung durch:  
Glühung (z.B. induktiv, Brenner)





Europäisches  
Patentamt

# EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 96 10 1802

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
D,X	US-A-5 342 082 (THOMAS M. KRISKA ETAL) * Spalte 1, Zeile 24 - Zeile 55 * * Spalte 1, Zeile 63 - Zeile 66 * * Spalte 2, Zeile 53 - Zeile 54 * ---	1,3,4	B60R21/20 F16F7/12
X	GB-A-2 265 337 (TAKATA CORPORATION ) * Seite 5, Absatz 2 * * Seite 5, letzter Absatz; Abbildungen 1,4 * ---	1,3,5,7	
A	DE-A-40 16 681 (MAZDA MOTOR CORP.) * Spalte 1, Zeile 57 - Spalte 2, Zeile 8; Abbildungen 2,4 * ---	1	
A	HÜTTE GESELLSCHAFT FÜR TECHNISCHE INFORMATIONEN MBH, BERLIN: "Hütte des Ingenieurs Tachenbuch, Physikhütte, Band 1" 1971, VERLAG VON WILHEM ERNST & SOHN, BERLIN XP002008824 * Seite 136 - Seite 138 * ---	1-7	
A	WO-A-91 14110 (NORSK HYDRO A.S.) * das ganze Dokument * ---	1,6	B60R B62D F16F
A	DR.-ING. J. RUGE: "Handbuch der Schweißtechnik, Band 1: Werkstoff" 1980, SPRINGER-VERLAG, BERLIN XP002008825 * Seite 36 * ---	1,6	
P,X	US-A-5 482 313 (AKIHIRO IKEYA ETAL) * Spalte 6, Zeile 33 - Zeile 49 * * Spalte 7, Zeile 62 - Zeile 67 * * Spalte 8, Zeile 42 - Zeile 51 * -----	1-5,7	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchemart BERLIN		Abschlußdatum der Recherche 19.Juli 1996	Prüfer Deprun, M
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X: von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y: von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A: technologischer Hintergrund O: mündliche Offenbarung P: Zwischenliteratur		T: der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E: älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D: in der Anmeldung angeführtes Dokument L: aus andern Gründen angeführtes Dokument ----- & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning  
Operations and is not part of the Official Record**

**BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ **BLACK BORDERS**
- ☐ **IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- ☐ **FADED TEXT OR DRAWING**
- ☐ **BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- ☐ **SKEWED/SLANTED IMAGES**
- ☐ **COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- ☐ **GRAY SCALE DOCUMENTS**
- ☐ **LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- ☐ **REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- ☐ **OTHER:** \_\_\_\_\_

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.**